NISZCZYCIEL
BŁYSKAWICA



WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

Autor : JAN MARCZAK
Recenzent : HENRYK USA
Redaktor : MARIA DOMAŃSKA
Okładkę i plansze kolorowe projektował : ADAM WERKA
Opracowanie graficzne : HENRYK MROZEK
Redaktor techniczny : ZYGMUNT PŁATEK
Korekcja : SŁAWOMIR POPIELECKI



TYPY BRONI I UZBROJENIA



przeznaczona głównie dla młodych czytelników i miłośników militariów;



interesująca seria dająca przegląd zarówno typów broni i uzbrojenia stosowanych na polu walki II wojny światowej, jak i sprzętu bojowego stanowiącego wyposażenie współczesnych armii;



barwna seria zeszytów bogato ilustrowanych kolorowymi planszami, rysunkami i zdjęciami;



zajmująca seria, w której każdy zeszyt zawiera opis wybranego typu samolotu bojowego, rakiety, okrętu wojennego, wozu bojowego, stacji radarowej, pistoletu, karabinu, działa itp.

<u>ukazały się:</u>



CZOŁG ŚREDNI T-34



KONTRTORPEDOWIEC „BURZA"



SAMOLOT MYŚLIWSKI PZL P-24



RAKIETA „WOSTOK”



SAMOLOT BOMBOWY PZL-37 „ŁOŚ”

Do nabycia w księgarniach DOMU KSIĄŻKI I KIOSKACH RUCHU



Jednym z trzech okrętów, przybyłych w dniu 1 września 1939 r. do Anglii, był niszczyciel BŁYSKAWICA. Zdjęcie przedstawia widok okrętu z tego okresu

NISZCZYCIEL BŁYSKAWICA

ORP BŁYSKAWICA to jeden z najbardziej znanych i zasłużonych okrętów Polskiej Marynarki Wojennej. Oddany siłom morskim w grudniu 1937 r. tylko niespełna dwa lata służył do szkolenia nowej załogi. Starczyło to jednak, by przygotować kadrę oficerów, podoficerów i marynarzy do walki z niemieckim najeźdźcą.

BŁYSKAWICA to okręt koalicji antyhitlerowskiej, który szczyci się najdłuższym śladem bojowym w II wojnie światowej. Swoją działalność rozpoczął 6 września 1939 r., pierwszy w tej wojnie atakując niemiecki okręt podwodny. Zakończył swój udział w wojnie 27 listopada 1945 r., oddając, jako najbardziej zasłużony okręt, symboliczną salwę do zdobycznych okrętów podwodnych Kriegsmarine, przeznaczonych do zniszczenia.

BŁYSKAWICA to okręt, który mimo odniesionych w walce ran najkrócej przebywał w remoncie. Bardzo też rzadko znajdował się na drugorzędnych teatrach działań morskich. Zawsze czynny, dzięki odwadze i bohaterstwu swej załogi dobrze wsławił polską banderę w walce z Niemcami.

HISTORIA BŁYSKAWICY

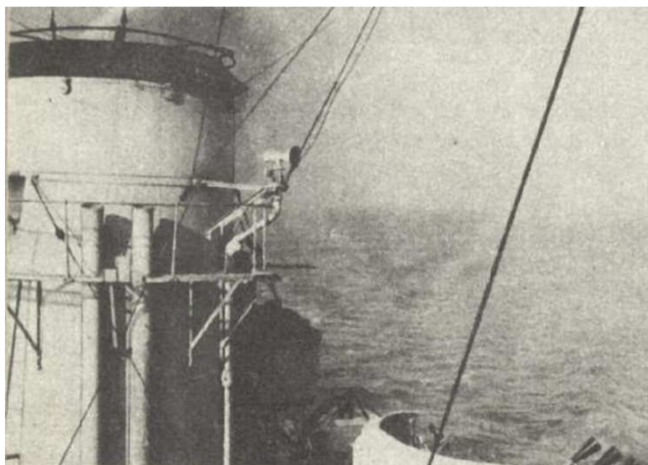
Poczynając od 1930 r. zaczęły przybywać do Gdyni nowe okręty, zamówione uprzednio w stoczniach francuskich. Kontrtorpedowce* Wicher i Burza, duże okręty podwodne Ryś, Żbik i Wilk, a także nowe jednostki specjalnego przeznaczenia i okręty pomocnicze powoli zapełniały baseny portu wojennego na Oksywiu. Wraz z Gdynią rosła flota, która miała strzec i bronić morskiej granicy Państwa Polskiego.

Po dojściu Hitlera do władzy w 1933 r., gdy stawało się coraz bardziej oczywiste, że Niemcy szykują się do rozpętania nowej wojny, wiele krajów Europy zaczęło się pospiesznie zbroić. Próby takie czyniono również w Polsce. Jednakże mylne koncepcje polityczne ówczesnych kół rządzących z jednej strony, a z drugiej strony nie wystarczająco jeszcze rozwinięty przemysł nie sprzyjały szybkiemu wyposażeniu armii w nowoczesny sprzęt wojskowy. Większości zamówień dokonywano za granicą, na co potrzebne były oczywiście odpowiednie środki. Nieraz więc uciekano się do ofiarności społeczeństwa. Zebrane z dobrowolnych składek sumy przeznaczono na zakup sprzętu dla wojska, w tym i dla marynarki.

W ramach rozbudowy naszej floty postanowiono zamówić dwa nowe niszczyciele. Tym razem skorzystano z oferty angielskiej stoczni J. Samuel White w Cowes na wyspie Wight. Stocznie francuskie, które budowały do tego czasu wszystkie nasze okręty, nie zapewniły im zadowalającego stanu konstrukcji i mechanizmów na-

* Taką nazwą określano wówczas późniejsze niszczyciele.

W czasie wymiany uzbrojenia okrętu w 1941 r. zmieniano m. m. przeciwlotnicze karabiny maszynowe na działka plot, których cześć widzimy po prawej



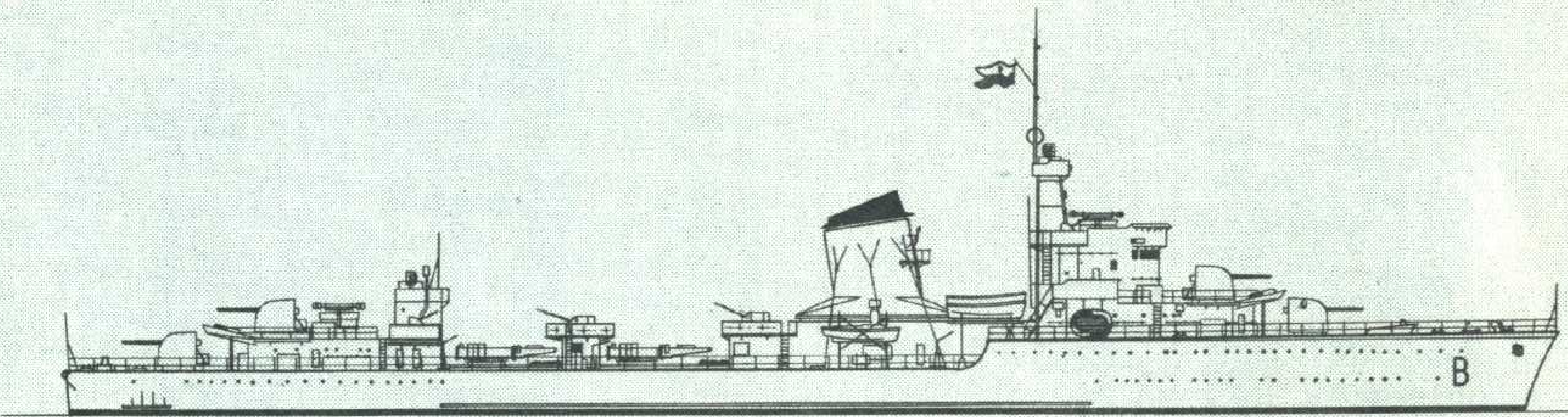
pędowych. Szczególnie dużo zastrzeżeń budziło wykonanie Burzy. Ponadto stocznie te, przedłużały okres budowy z dwóch lat do czterech, w przeciwieństwie do stoczni angielskich, znanych z dotrzymywania terminów przyjętych zobowiązań. W dodatku Anglicy godzili się na dostawę części uzbrojenia, sprzętu i wyposażenia okrętowego, wyprodukowanych przez przemysł polski. Wartość tych dostaw polskich wynosiła ósmą część kosztu całego okrętu. Z Polski dostarczono: łodzie ratunkowe i kuter motorowy, kable, telefony, urządzenia optyczne, przyrządy do kierowania ogniem, lornetki i termometry oraz sprzęt gospodarczy — kuchenny, stołowy, sypialny. Wszystkie roboty tapicerskie zostały wykonane przez polskich rzemieślników. Z polskich fabryk pochodziło wyposażenie warsztatu rusznikarskiego oraz wszystkie narzędzia maszynowe, stolarskie, elektrotechniczne, zamki itp. Należy podkreślić, że wszystkie rury do przewodów porowych były wykonane według polskich norm, zgodnie z licencją zakupioną przez angielską stocznię od jednego z polskich konstruktorów. Takie warunki umowy z Anglikami były korzystne. Stwarzały możliwość zatrudnienia Polskich robotników i kadry inżynieryjno-technicznej oraz sprzyjały powstawaniu własnych zakładów przemysłowych kooperujących z przedsiębiorstwami budowy okrętów.

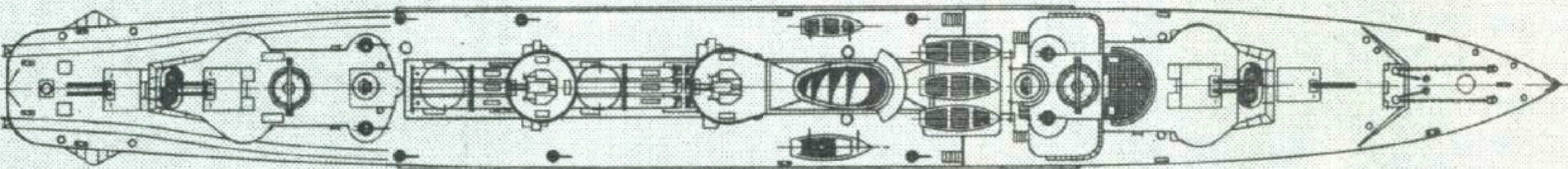
Jest rzeczą godną podkreślenia, że nowe niszczyciele były budowane ściśle według koncepcji i planów opracowanych przez naszych inżynierów okrętowców, wykształconych już w niepodległej Polsce. Starali się oni wyciągnąć jak najwięcej wniosków z usterek dostrzeżonych na będących już od szeregu lat w służbie niszczycielach Burza i Wicher. Stawiano więc wykonawcom konkretne wymagania, dotyczące przystosowania okrętów do eksploatacji na zimnym i burzliwym Bałtyku. Że te koncepcje były słuszne, potwierdziły najlepiej doświadczenia z okresu II wojny światowej. BŁYSKAWICA bowiem, po niewielkich zmianach, sprostała wszystkim wymaganiom eksploatacyjnym zarówno na wiecznie wzburzonym Morzu Północnym, jak i na bezkresnym Oceanie Atlantyckim. Konstrukcja okrętu i mechanizmy okrętowe były tak trwałe, że okręt ten do dziś jeszcze jest w eksploatacji, nie ustępując sprawnością innym, znacznie później od niego zbudowanym jednostkom.

Zgodnie z ówczesnymi koncepcjami taktycznego wykorzystania niszczycieli, nowo budowane okręty GROM i BŁYSKAWICA miały następujące zadania:

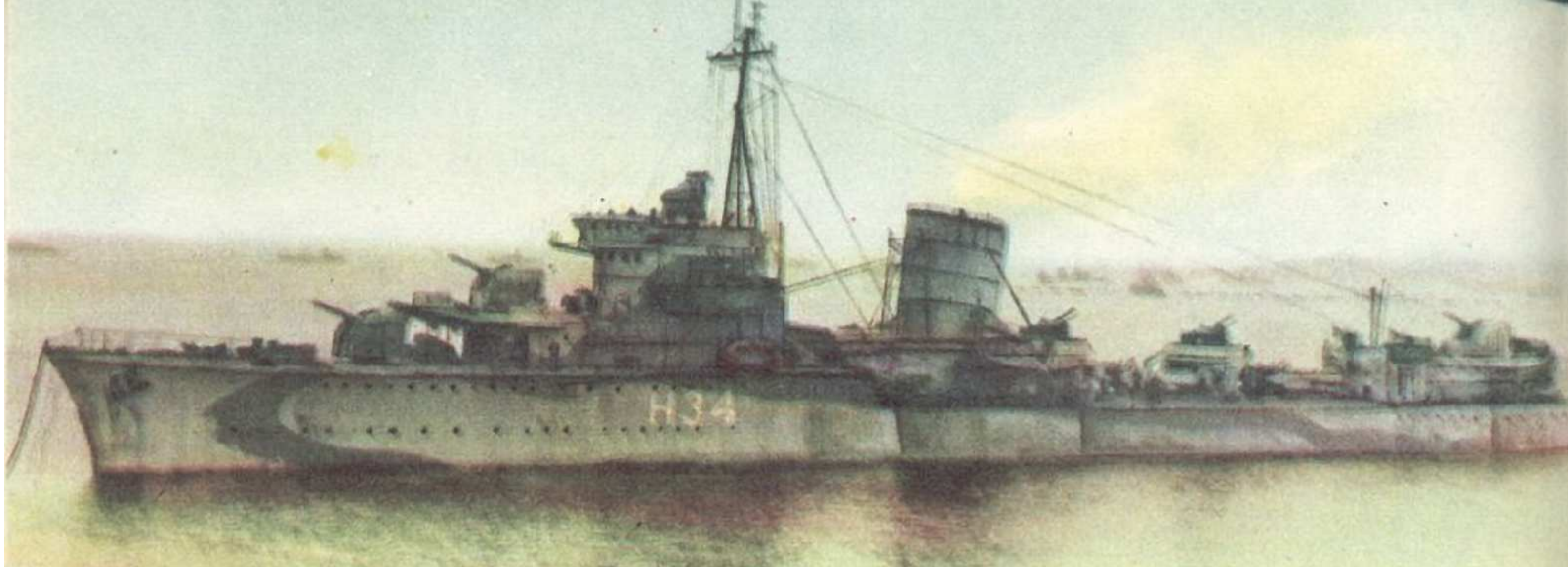
— niszczenie ogniem swej artylerii i torped podobnych i większych okrętów nieprzyjaciela;

— wykrywanie i niszczenie okrętów podwodnych;





ORP BŁYSKAWICA według stanu z 1938 r.



Podczas wojny BŁYSKAWICA wielokrotnie zmieniała kamuflaż w zależności od charakterystyki i koloru wód po których pływała. Zdjęcie pochodzi z 1943 r.

— ubezpieczanie statków handlowych przed atakiem z powietrza i sił nawodnych oraz podwodnych w czasie dalekich przejść morzem;
— stawianie min nawet na dużych odległościach od własnych baz wyjściowych, na co pozwalał znaczny zasięg pływania okrętu — do 3000 Mm;
— udzielanie wsparcia ogniowego własnym wojskom lądowym;
— niszczenie ogniem swej artylerii urządzeń brzegowych nieprzyjaciela, wyposażenia portów, znaków nawigacyjnych;
— ostrzeliwanie wojsk nieprzyjaciela na jego własnym terytorium, jeśli znajdą się w zasięgu donośności dział artylerii głównej;
— odbywanie dalekich patroli w celu wykrywania ruchów nieprzyjaciela, aby nie dopuścić do niespodziewanego ataku wroga.

W czasie pokoju okręty te przeznaczone były do szkolenia nowych kadr specjalistów morskich, do odbywania rejsów prestiżowych, składania oficjalnych wizyt w portach zagranicznych. Miały świadczyć swą obecnością istnienie Polskiej Marynarki Wojennej na Bałtyku.

Jak wiadomo z doświadczeń lat II wojny światowej, podstawowe zadania niszczycieli musiały częściowo ulec zmianie. Wpłynął na to rozwój lotnictwa bojowego i masowe stosowanie przez Niemców okrętów podwodnych. Zaszła więc konieczność przezbrojenia okrętu i wyznaczenia mu nowych zadań taktycznych. Było to przede wszystkim wykrywanie i zwalczanie okrętów podwodnych oraz zabezpieczanie osłony przeciwlotniczej dla konwojowanych statków handlowych. Poza tym doszły i inne zadania, które narzucał przebieg działań wojennych — ewakuacja wojska z zagrożonego obszaru (Dunkierka), przerzut oddziałów desantowych (Narwik), wspieranie ogniem swych dział lądujących oddziałów desantowych (wybrzeże Normandii) i osłona przeciwlotnicza oraz przeciw okrętom podwodnym wojsk desantowych.

Wróćmy jednak do pierwszych lat okrętu. Umowę na budowę obu jednostek — BŁYSKAWICY i GROMA — podpisano w marcu 1935 r. Stocznia wywiązała się z przyjętych zobowiązań i pierwszy okręt któremu nadano nazwę GROM, spłynął na wodę już 21 lipca 1936 r. W dniu 11 maja 1937 r. został przyjęty przez Polską Komisję Odbiorczą, a 16 maja tegoż roku z polską załogą i pod polską banderą zawinął do Gdyni. Wodowanie BŁYSKAWICY odbyło się dwa miesiące później — 1 października 1936 r. Nad prawidłowym i terminowym wykończeniem BŁYSKAWICY czuwała specjalna komisja nadzorcza w składzie: kmdr inż. Rymszewicz, por. mar. inż. Uniechowski, inż. Morze i chor. mar. Wojtkowiak. Do Gdyni nowy okręt wojenny ORP BŁYSKAWICA zawinął w dniu 1 grudnia 1937 r.

BŁYSKAWICA była wspaniałym okrętem, najnowocześniejszym i najlepszym w swojej klasie wówczas na Bałtyku.

DANE TAKTYCZNO - TECHNICZNE

Dane taktyczno-techniczne BŁYSKAWICY w chwili oddania okrętu do służby przedstawiały się następująco:

1. **Wyporność:**
   — wyporność standardowa 1975 t; oznacza to ciężar (w tonach) okrętu wyposażonego we wszystkie mechanizmy i urządzenia gotowe do działania, z kompletem załogi, amunicji, wody do picia i żywności, ale bez paliwa, smarów i wody kotłowej, prócz tych ilości, które znajdują się w urządzeniach napędowych gotowych do ruchu;
   — wyporność pełna 2144 t. Oznacza to wyporność standardową plus całkowity ciężar paliwa, smarów i wody kotłowej, w ilości wystarczającej dla zada-

nego zasięgu pływania prędkością ekonomiczna. Stąd liczby oznaczające wyporność standardową i wyporność pełna poważnie się różnią. Fachowcy na podstawie tych różnic mogą w znacznym przybliżeniu określić zasięg pływania okrętu, maksymalny czas jego przebywania w morzu i inne dane, świadczące o wartości bojowej danej jednostki.

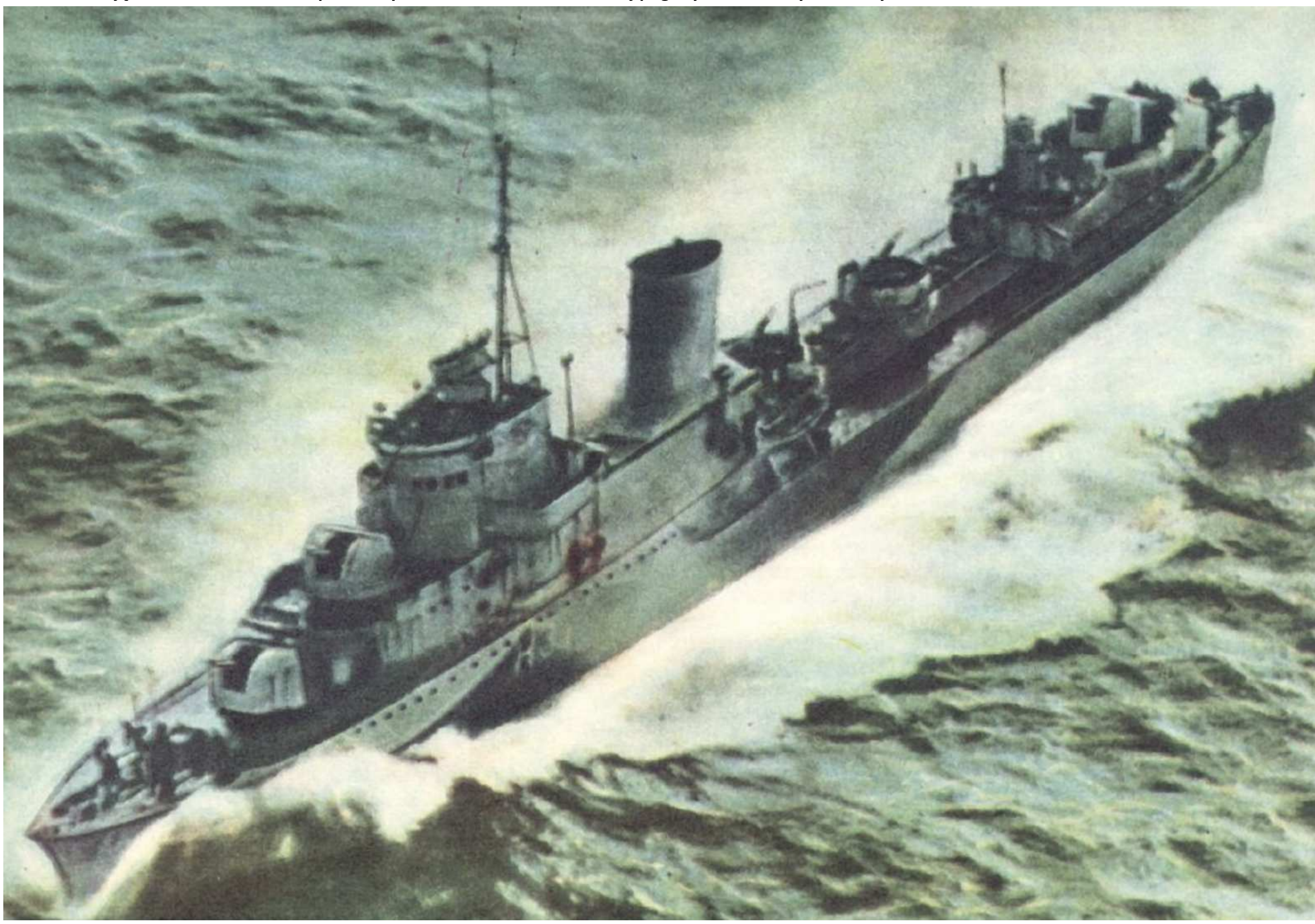
2. **Wymiary.** Okręt miał długość maksymalną 114 m, długość w linii wodnej 107,2 m, szerokość maksymalną 11,3 m, zanurzenie przy wyporności standardowej 3,1 m, a przy pełnej — do 3.30 m.
3. **Uzbrojenie.** Na uzbrojenie okrętu składało się:

— 7 dział kalibru 120 mm, w tym 2 podwójne sprzężone na rufie, oraz 1 podwójne sprzężone na dziobie i 1 pojedyncze na dziobie. Pociski tych dział miały ciężar od 17,2 do 18,4 kg, zależnie od tego, czy był to pocisk zapalający, burzący czy przeciwpancerny. Pociski stanowiły jedną całość z łuska wykonaną z wzmocnionej blachy mosiężnej; donośność do 21000 m;

— 4 działka przeciwlotnicze wytwórni Vickers Armstrong Ltd typu II wzór 28 kalibru 40 mm (2 podwójne sprzężone, usytuowane na śródokręciu, za kominem). Działa te miały jak na tamte lata wysoki poziom techniczny, o czym świadczą następujące dane: długość lufy 1575 mm, ciężar pocisku 0,9 .kg. szybkostrzelność do 200 strzałów/min, prędkość początkowa pocisku 600 m/s, donośność pionowa 3932 m, donośność pozioma 6400 m; działa firmy Vickers Armstrong wymieniono później również na podwójne sprzężone działa firmy Bofors;

— 8 najcięższych karabinów maszynowych przeciwlotniczych wytwórni Hotchiss na podstawie morskiej typu R4 SM, kalibru 13,2 mm, 4 dwulufowe, sprzężone. Broń ta, strzelająca tylko pociskami zwykłymi a nie wybuchającymi, jako mało doskonała, zniknęła już z pokładu większych okrętów. Ze względów historycznych przytoczmy jednak jej najważniejsze dane techniczne: długość lufy 1000 mm, ciężar pocisku 0,118 kg, szybkostrzelność — do 450 strzałów/min, prędkość początkowa pocisku 800 m/s, donośność pionowa 2700 m, donośność pozioma 6500 m, ostrzał w płaszczyźnie poziomej 360°, w pionowej od —4 do +80°, siła przebijania zwykłego żelaza 20 mm i 7 mm

Zdjęcie BŁYSKAWICY z lotu ptaka, wykonane w czasie sztormowej pogody na Północnym Atlantyku

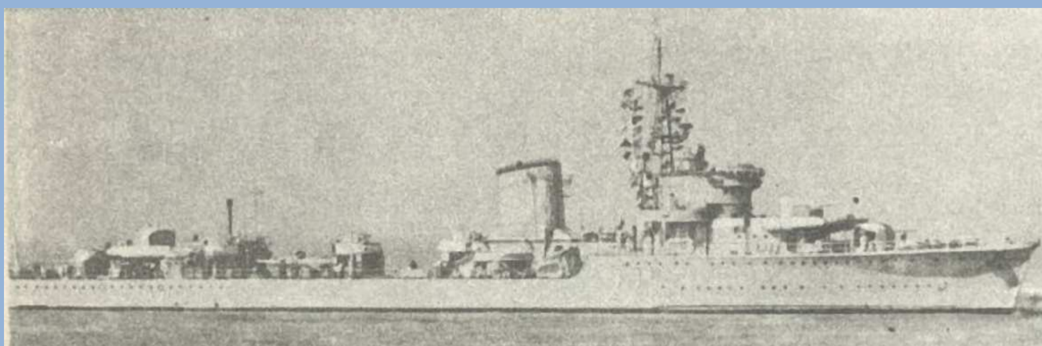




Wygląd BŁYSKAWICY po powrocie 4 lipca 1947 r. do Gdyni
(Fot. J. Uklejewski)



Po ponownym wcieleniu do służby, pod banderą Marynarki Wojennej PRL. BŁYSKAWICA pływała początkowo z burtowym znakiem taktycznym 51



Wygląd ORP BŁYSKAWICA po zmianie uzbrojenia i przebudowie zakończonej w 1954 r. z nowym znakiem taktycznym: 271
Fot. W. Gosz

pancerza — na odległość 700—2000 m;

— 6 wyrzutni torpedowych kalibru 533 m (2 potrójne na śródokręciu) na obrotowych podstawach, każda z własnym urządzeniem celowniczym;

— 2 wyrzutnie bomb głębinowych na obu burtach, w części rufowej, po 6 szt. w każdej;

— 60 min kontaktowych umieszczonych wewnątrz okrętu; cześć mogła być ustawiona od razu na dwóch torach minowych biegnących od śródokręcia do samej pawęży rufy;

— 2 aparaty (fumatory) do stawiania zasłony dymnej.

4. **Napęd**. Moc mechanizmów napędowych 54000 KM, z trzema kotłami wodnorurkowymi typu admiralicji, opalanymi mazutem, z turbinami parowymi typu Parsonsa. Mazut jest to produkt stanowiący pozostałość po destylacji ropy naftowej. Jako pozostałość odpadowa jest znacznie tańszy niż sama ropa, stąd ma szerokie zastosowanie jako paliwo w paleniskach kotłów okrętowych. Mazut jest gęstą cieczą oleistą o barwie ciemnobrązowej do czarnej, twardnieje przy temperaturze 15—25°C, dlatego przed użyciem musi być podgrzany do 35—40°C, wtedy staje się lekko płynny, łatwy do przepompowywania. Jest wygodny do magazynowania, trudno zapalny. Ma wysoką wartość opałową — prawie 10 000 kcal/kg;

— okręt był napędzony przez 2 śruby napędowe, trzyskrzydłowe, z maksymalną liczbą 420 obrotów/min, a przy biegu wstecznym — 250 obrotów/min.

5. **Osiągi**. Zasięg pływania przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów wynosił do 3000 Mm (zapas paliwa, tj. mazutu - 300 t);

— prędkość maksymalna 42 węzły, tj. ponad 77,5 km/h;

— załoga 190 ludzi (stan załogi, w zależności od wykonywanych zadań, może ulegać zmianom zarówno w górę, jak i w dół).

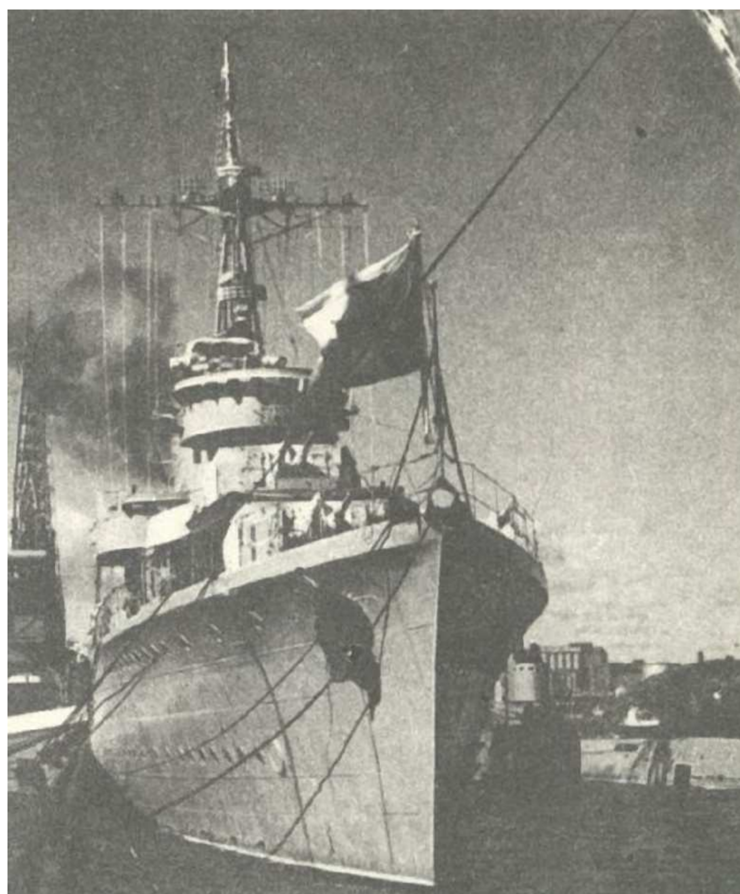
W skład wyposażenia okrętu wchodziły jeszcze 2 łodzie ratunkowe 6-wiosłowe, 11 pontonów i 1 kuter motorowy, zwany też oficerską łodzią motorową. Przeznaczeniem ich było ratowanie załogi w razie konieczności opuszczenia okrętu (np. po storpedowaniu przez okręt podwodny lub po zbombardowaniu przez samoloty) oraz do utrzymywania komunikacji z lądem. W czasie pokoju łodzie wiosłowe służyły do częstych regat organizowanych między poszczególnymi załogami okrętów.

Charakterystyka techniczna tego sprzętu:

— łódź sześciowiosłowa miała wymiary: długość 6,1 m, szerokość całkowita 1,91 m, zanurzenie od dolnej krawędzi stępki 0,64 m i wypierała 1,3 tony. W skład wyposażenia łodzi oprócz wioseł wchodził komplet takielunku i żagli o łącznej powierzchni 14,20 m. Poza tym każda łódź była zaopatrzona w kompletny zestaw wyposażenia pomocniczego przewidzianego odpowiednimi normami dla tego rodzaju sprzętu, jak czerpak, wiadro, bosak, pokrowiec itp. Łodzie tego typu oznaczone PNW Sp. 1 były budowane przez Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni. Wyposażono w nie większość okrętów Polskiej Marynarki Wojennej przed 1939 r.;

— kuter motorowy typ B, zbudowany również przez Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej, na bazie kadłuba typowej łodzi 10-wiosłowej. Dane techniczne kutra były następujące: wyporność 4,6 tony, wymiary: długość 8,00 m (długość całkowita ze sterem 8,50 m), szerokość całkowita 2,33 m, zanurzenie 0,78 m. Wyposażony w silnik 3-cylindryczny o mocy 38 KM produkcji angielskiej firmy Ailsa Craig DF 3 mógł rozwijać prędkość do 8 węzłów;

— tratwa ratunkowa składająca się z 2 trzykomorowych metalowych pływaków obudowanych deskami z pomostem łączącym. Tratwa była napędzana 6 wiosłami. Mogła być zrzucana na wodę dowolną stroną. Jej wymiary wynosiły: długość całkowita 2,14 m, szerokość 1,50 m, wysokość całkowita 0,61 m. Liczba tratew na BŁYSKAWICY była różna, od 4 do 11, w zależności od czasu i rejonu pływania. W okresie największego zagrożenia ze strony okrętów podwodnych i samolotów wroga, gdy okręt mógł pójść na dno dosłownie w ciągu minuty, ten rodzaj sprzętu ratunkowego okazał się najodpowiedniejszy i dlatego wyparł on częściowo łodzie motorowe i wiosłowe, które acz wygodniejsze i pewniejsze dla załogi, nie zawsze mogły być spuszczone na wodę ze względu na ich ciężar, przechył okrętu, uszkodzenie bomu ładowniczego lub żurawików itp. W skład wyposażenia ratunkowego wchodziło jeszcze 10 kół ratunkowych o znormalizowanych kształtach i wymiarach, rozmieszczonych w różnych punktach okrętu, oraz indywidualne środki ratownicze w postaci kamizelek korkowych.



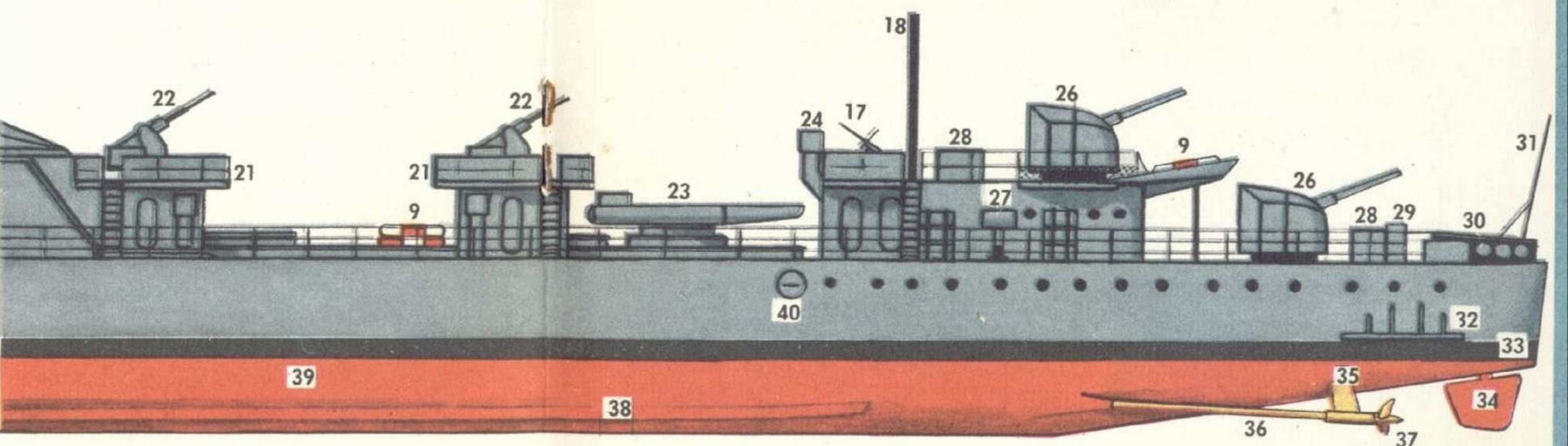
Po wojnie BŁYSKAWICA była częstym gościem w licznych portach zagranicznych, które odwiedzała razem z innymi okrętami Marynarki Wojennej PRL. Zdjęcie zrobiono w czasie jednej z takich wizyt — od dziobu

...i od rufy **(Fot. S. Pudlik)**



NISZCZYCIEL BŁYSKAWICA:

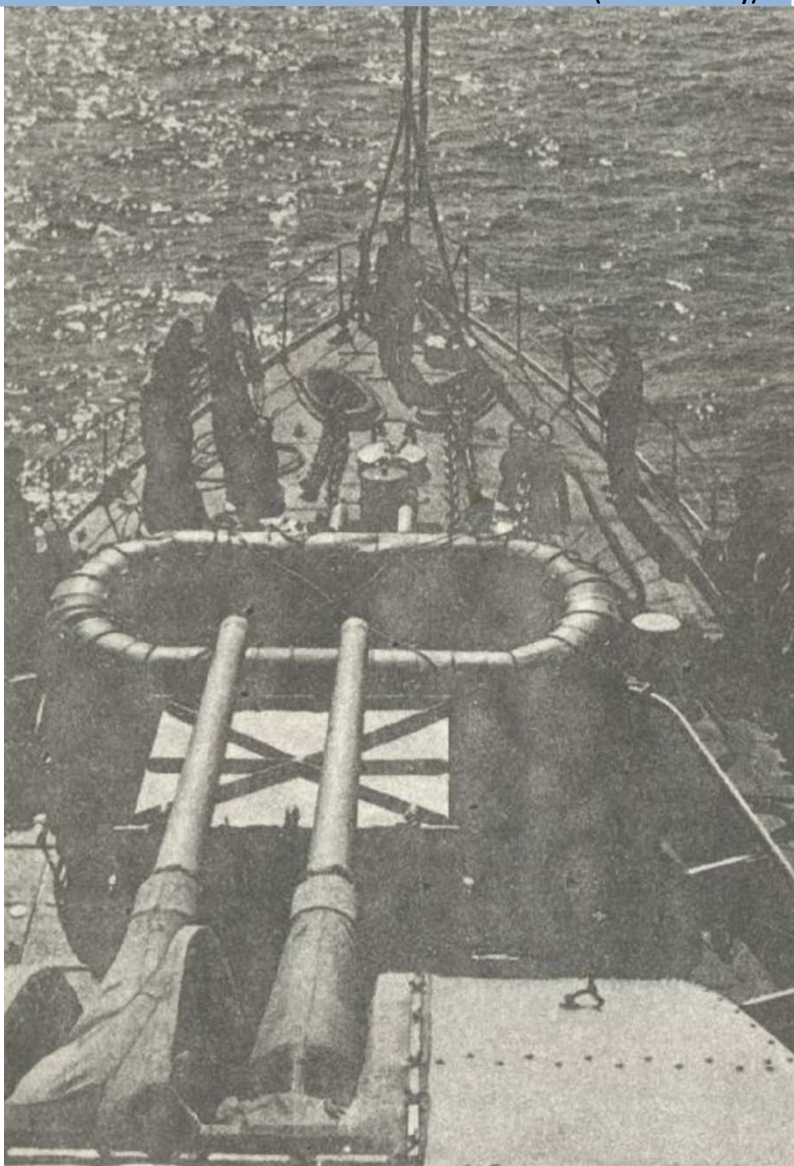
1 — flagsztok dziobowy; 2 — reling; 3 — łańcuch kotwiczny; 4 — kotwica; 5 — iluminator; 6 — falochron; 7 — kabestan (pionowa winda kotwiczna); 8 — działo artylerii dziobowej kalibru 102 mm; 9 — tratwa ratunkowa; 10 — radionamiernik; 11 — stanowisko dowodzenia — pomost nawigacyjny; 12 — dalmierz; 13 — radar nawigacyjny; 14 — maszt sygnalizacyjny; 15 — bandera Marynarki Wojennnej PRL; 16 — znak dowódcy okrętu; 17 — działko plot kalibru 20 mm; 18 — komin kuchni (kambuza); 19 — komin okrętu; 20 — motorówka okrętowa; 21 — stanowisko artylerii plot kalibru 20 mm; 22 — stanowisko artylerii plot kalibru 40 mm; 23 — trzyrurowa wyrzutnia torpedowa; 24 — wywietrznik; 25 — park amunicyjny; 26 — działa artylerii rufowej kalibru 102 mm; 27 — miotacz bomb głębinowych; 28 — schowek sprzętu chemicznego i ppoż.; 29 — schowek sprzętu ratowniczego; 30 — bomby głębinowe; 31 — flagsztok rufowy; 32 — ochrona śrub napędowych; 33 — pas na KLW (konstrukcyjnej linii wodnej); 34 — ster; 35 — wspornik wału napędowego; 36 — wał napędowy; 37 — lewa śruba napędowa; 38 — stępka przeciwprzechyłowa; 39 — kadłub poniżej KLW; 40 — wyjście awaryjne





lata 1954 - 1969 to okres intensywnych ćwiczeń i szkolenia na BŁYSKAWICY nowych zastępów marynarzy, podoficerów i oficerów. Na pierwszym planie działa dziobowe artylerii głównej (Fot. W. Sławny)

Okręt wchodzi do portu. Przygotowanie do cumowania (Fot. W. Sławny)



Ograniczona objętość pracy nie pozwala na dokładne omówienie wnętrza okrętu. Sprawę dodatkowo komplikuje fakt, że BŁYSKAWICA ma ponad trzydzieści lat służby, w tym pięcioletni staż bojowy, i była wielokrotnie przebudowywana. Przedstawimy więc tylko pokrótce podział wewnętrzny typowego niszczyciela budowanego zarówno przed rokiem 1939, jak i w latach II wojny światowej.

Podział wewnętrzny okrętu trzeba rozpatrywać w dwóch płaszczyznach: pionowej i poziomej.

Pionowo dzieli się na 12—16 przedziałów, oddzielonych od siebie poprzecznymi stalowymi płytami, przechodzącymi przez wszystkie pokłady. W płytach tych, tzw. grodziach, w zależności od miejsca ich usytuowania jest jedno lub więcej przejść zamykanych specjalnymi drzwiami wodoszczelnymi, o dużej wytrzymałości. Przejścia mogą być na poziomie każdego pokładu, co nie narusza, ze względu na odporność tych drzwi, wytrzymałości konstrukcyjnej. Poszczególne przedziały okrętu podzielone są jeszcze pionowymi płytami wzdłużnymi, tworzącymi zarazem mniejsze pomieszczenia. Ma to istotne znaczenie dla niezatapialności okrętu. W sprzyjających warunkach nawet zatopienie 3 przedziałów pozwala jeszcze utrzymać okręt na powierzchni morza, aczkolwiek znacznie bardziej zanurzony lub z poważnymi przeziębieniami na dziób lub rufę lub przechyleniami na te burtę, z której wdarła się woda. Dla okrętów, zwłaszcza dużych jednostek opracowane są specjalne tablice niezatapialności, ustalające, co, gdzie i w jakiej kolejności trzeba robić, aby nie dopuścić do zatopienia lub przewrócenia się okrętu do góry stępką. Oczywiście wszystko zależy od przyczyny, rodzaju i wielkości awarii. Jeśli pocisk, bomba lub torpeda przebije poszycie i wybuchnie np. w komorze amunicyjnej, a było wiele takich wypadków, nic już nie uratuje okrętu, który rozrywa się na części i tonie w bardzo krótkim czasie. To jest jednak ostateczność. Na ogół przy mniejszych awariach grodzie dobrze spełniają swoją rolę i stosuje się je na wszystkich okrętach. Łączenie blach poszczególnych przedziałów odbywało się dawniej metodą nitowania. Obecnie stosuje się w zdecydowanej większości łączenie metodą spawania.

Największe przedziały znajdują się na śródokręciu i za śródokręciem w kierunku rufy, gdzie mieszczą się kotłownia i maszynownia. Zajmują one wraz z wyposażeniem pomocniczym, nie licząc zbiorników, około 30% powierzchni wewnętrznej okrętu. Podział ten jest następujący (licząc od dziobu):

— magazyny: bosmański, sprzętu chemicznego i przeciwpożarowego,

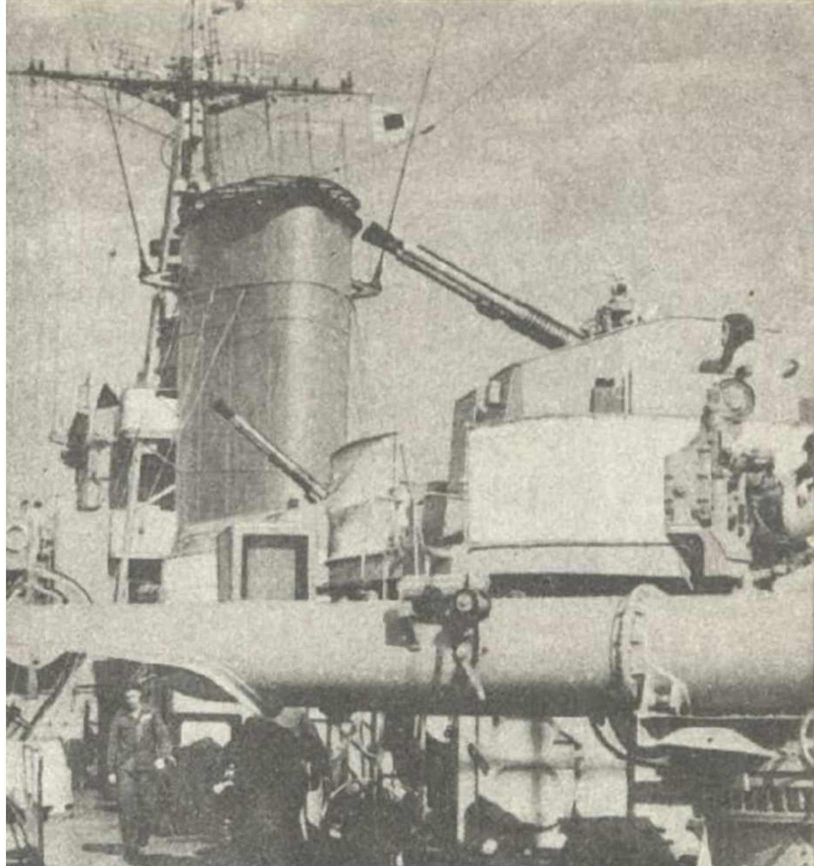
— zbiorniki paliwa, komory amunicyjne, magazyny,
— pomieszczenia mieszkalne podoficerów i marynarzy, warsztaty,
— komory amunicyjne, pomieszczenia załogi, rusznikarnia, magazyny,
— zbiorniki, pomieszczenia oficerskie i podoficerskie, mesa,
— zbiorniki, przedział przekładni,
— kotłownia,
— maszynownia,
— zbiorniki, przedział przekładni agregatów pomocniczych,
— zbiorniki, magazyny, kuchnia,
— magazyny pomieszczenia oficerskie, mesa oficerska,
— komory amunicyjne, magazyn bomb głębinowych, pomieszczenia podofic.,
— zbiorniki, magazyn torped i min, tunel wałów napędowych,
— magazyn farb, smarów, sprzętu bosmańskiego i awaryjnego.

Na ten podział pionowy trzeba jednak patrzeć również w układzie poziomym. Poza maszynownią i kotłownią, żadne inne pomieszczenie nie zajmuje dużej powierzchni. Poszczególne segmenty dzielą pokłady poziomo i dlatego, mówiąc o pomieszczeniu dla zbiorników, warsztatów, magazynów, należy rozumieć, że na samym dole są zbiorniki, nad nimi magazyny, a jeszcze wyżej warsztaty naprawcze, rusznikarnia uzbrojenia małokalibrowego itp. Jest to jeszcze podzielone ciągami komunikacyjnymi, nawiewnikami i wywiewnikami, windami oraz przeplatane całym systemem rur i przewodów: ogrzewania, oświetlenia, wentylacji itp., nad którymi czuwają członkowie załogi zwani drenażystami.

Na zewnątrz jeden duży szeroki komin — kształtem i wielkością przypominający kominy na lekkich krążownikach — nadawał BŁYSKAWICY imponujący wygląd. Nic więc dziwnego, że BŁYSKAWICĘ wraz z bliźniaczym GROMEM uważano za najpiękniejsze i najpotężniejsze okręty nawodne Polskiej Marynarki Wojennej.

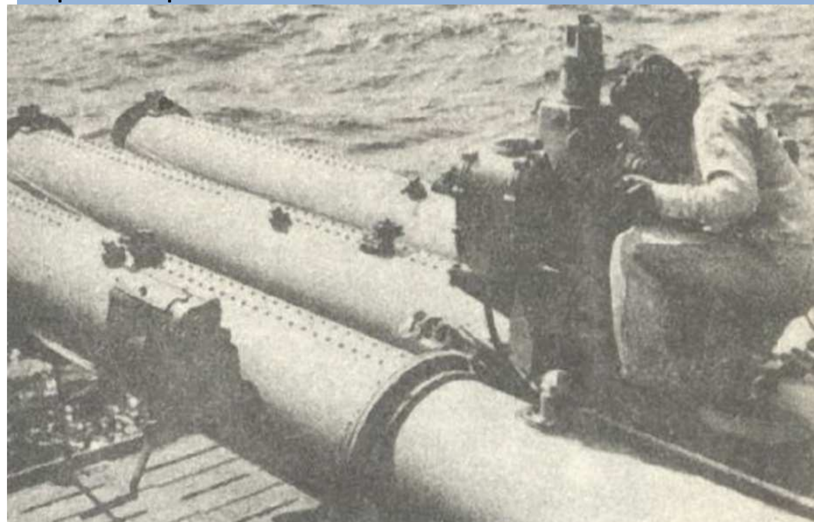
Wróćmy jednak do historii okrętu. Poczynając od stycznia 1938 r. rozpoczęto intensywne szkolenie załogi i sprawdzanie uzbrojenia oraz mechanizmów napędowych i wyposażenia w różnych warunkach hydrometeorologicznych. Wszystko działało sprawnie, dobrze świadcząc o założeniach projektowych, o budowie okrętu, o jego uzbrojeniu i wyposażeniu.

Nadciągające chmury II wojny światowej nie pozwoliły na składanie kurtuazyjnych wizyt w obcych portach (w przedwojennych latach BŁYSKAWICA tylko raz, razem z GROMEM, była z taką wizytą: w sierpniu 1938 r. w Kopenhadze). Czas na okręcie przeznaczano na patrolowanie, ćwiczenia w ostrym strzelaniu artyleryjskim do celu (specjalnych tarcz artyleryj-



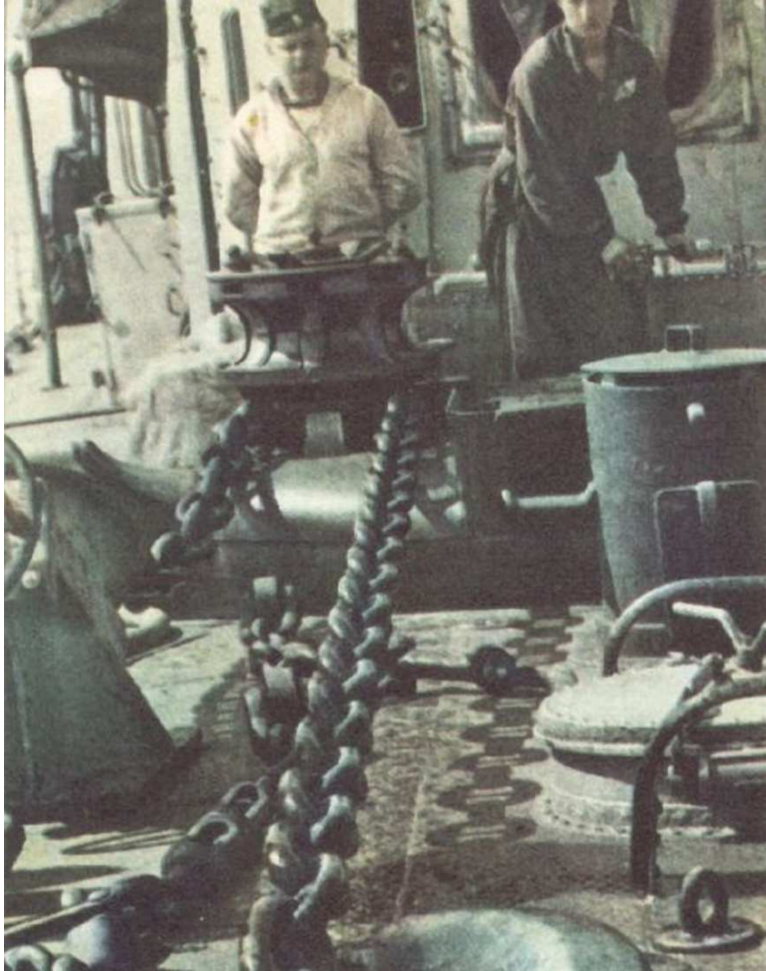
Na pierwszym planie wyrzutnia torped BŁYSKAWICY, widziana z boku. (Fot. W. Gosz)

… i z góry z marynarzem na stanowisku bojowym w czasie ćwiczeń w odpalaniu torped



Moment odpalenia torpedy ćwiczebnej z ORP BŁYSKAWICA (fot. J. Uklejewski)





Przygotowania do wyjścia w morze. Wybieranie łańcucha kotwicznego |Fot. W. Słowny)

skich ciągnionych przez holowniki) i torpedowym. Od marca 1939 r. cały dywizjon niszczycieli został postawiony w stan ostrego pogotowia.

Sytuacja w Europie była już bardzo groźna. Coraz śmielej poczynały sobie hitlerowskie Niemcy. W marcu 1939 r. Hitler okupował Czechy i dokonał aktu przyłączenia Kłajpedy do Rzeszy. Dążąc do rozpętania wojny, jako pretekst wysuwał żądania przyłączenia również Wolnego Miasta Gdańska oraz prawa do eksterytorialnego pasa szerokości 25 km przez terytorium naszego Pomorza, łączącego Niemcy z Prusami Wschodnimi. Wiadomo było, że wybuch wojny już jest tylko sprawą dni.

W dniu 30 sierpnia 1939 r. wykonując rozkaz dowództwa Marynarki Wojennej RP, znany pod kryptonimem „Pekin", trzy najlepsze okręty nawodne Polskiej Marynarki Wojennej — ORP BŁYSKAWICA. GROM i BURZA — opuściły Gdynię i udały się w kierunku brzegów Anglii. Sztab Generalny WP chciał w ten sposób ratować najcenniejsze okręty przed niechybną zgubą w starciu z przeważającymi siłami niemieckiej Kriegsmarine. Pamiętny ranek 1 września 1939 r., gdy pierwsze salwy z krążownika hitlerowskiego Schleswig-Holstein do obrońców Westerplatte obwieściły światu wybuch nowej wojny, zastał okręty już na Morzu Północnym. Wieczorem tego dnia weszły do portu Leith koło Edynburga, który na krótko stał się ich portem macierzystym.

BŁYSKAWICA W WALCE

BŁYSKAWICA ma prawdopodobnie najbogatszą historię działań bojowych w czasie II wojny światowej ze wszystkich okrętów Polskiej Marynarki Wojennej. Mimo ustawicznej służby i ciągłego udziału w walkach z samolotami i okrętami wroga oraz zmagań z żywiołem morskim — niewiele dni spędziła w stoczniach na remontach, wymianie uzbrojenia, naprawie mechanizmów napędowych lub uszkodzeń powstałych na skutek zderzeń z innymi okrętami.

A oto w dużym skrócie najważniejsze fakty z historii tego okrętu, krótki zarys jego pełnych chwały czynów bojowych.

6.9.1939 r. BŁYSKAWICA wychodzi razem z innymi polskimi okrętami na pierwszy patrol wzdłuż wybrzeży Anglii. Następnego dnia natrafia na niemiecki okręt podwodny i zasypuje razem z BURZĄ bombami głębinowymi, uszkadzając go. Jest to wydarzenie o tyle ważne, że był to pierwszy kontakt bojowy okrętów alianckich z flotą przeciwnika w II wojnie światowej.

13.09.1939 r. BŁYSKAWICY powierzono zadanie konwojowania transportowca, który przez Morze Śródziemne i Morze Czarne miał dostarczyć broń i amunicję do walczącej Polski. Jednak na skutek rozwijających się w błyskawicznym tempie wypadków wrześniowych konwój ten dotarł tylko do Gibraltaru, skąd BŁYSKAWICA wróciła do Anglii.

7.11.1939 r. BŁYSKAWICA przeżyła pierwszy w historii II -wojny światowej atak torpedami lotniczymi, wykonany przez samoloty niemieckie. Było to całkowite zaskoczenie dla załogi — nikt jeszcze nie miał doświadczenia w tego rodzaju działaniach. Szczęśliwie jednak torpeda nie trafiła w cel — przeszła 20 m za rufą okrętu. Wypadek ten pozwolił na ostrzeżenie innych jednostek i wprowadzenie odpowiedniego szkolenia załóg.

30.11.1939 r. u wybrzeży W. Brytanii angielski statek Sheaf Crest wszedł na minę magnetyczną i zatonął w szybkim tempie. Idąca w eskorcie BŁYSKAWICA pospieszyła na pomoc, ratując życie większości rozbitków.

3.05.1940 r. stoczono kilka pojedynków z niemiecką artylerią rozmieszczoną na brzegach fiordów norweskich. BŁYSKAWICA otrzymała kilka trafień, ale jej artyleria,

która wystrzeliła ponad 100 pocisków kalibru 120 mm, także zniszczyła kilka stanowisk wroga.

6.05.1940 r. w całodniowej walce z niemieckimi samolotami, dzięki sprawnie przeprowadzonym manewrom BŁYSKAWICA uchyliła się od około 50 bomb. które na nią zrzucono. Jeden z hitlerowskich bombowców trafiony pociskami BŁYSKAWICY, spadł do morza, zestrzelony przez okrętową artylerię. W ciągu kwietnia i maja tego roku, w czasie walk w okresie inwazji Niemców na Norwegię, BŁYSKAWICA kilkakrotnie brała udział w walkach z hitlerowskim lotnictwem.

10.05.1940 r., odpierając kilka następnych jeden po drugim ataków lotniczych, BŁYSKAWICA zestrzeliła 1 bombowiec niemiecki, a drugi mocno uszkodziła.

26—31.05.1940 r. BŁYSKAWICA wraz z innymi statkami i okrętami alianckimi brała udział w osłonie i ewakuacji wojsk angielskich z Francji, staczając kilka pojedynków z samolotami niemieckimi. W czasie akcji ewakuacyjnej BŁYSKAWICA wyratowała załogę zatopionego niszczyciela francuskiego Sirocco oraz przyczyniła się do uratowania storpedowanego niszczyciela brytyjskiego *Greyhound* pełnego ewakuowanych żołnierzy, przeholowując go do Dover.

3.09.1940 r., eskortując przez Atlantyk konwój płynący do portów brytyjskich, BŁYSKAWICA zaatakowała niemiecki okręt podwodny. Okręt wynurzył się na chwilę na powierzchnię, a wtedy z odległości 7 m został zasypany ogniem artylerii pokładowej. Ponieważ na sprawdzenie skutków ataku nie było czasu, zapewne dlatego nie zaliczono zatopienia, lecz uszkodzenie hitlerowskiego okrętu.

12.11.1942 r. Jeden z najkrwawszych dla BŁYSKAWICY pojedynków z hitlerowskimi samolotami nastąpił w czasie eskortowania konwoju alianckiego na Morzu Śródziemnym, zmierzającego do portu Bougie. Okręt doznał licznych uszkodzeń od rozrywających się w jego pobliżu bomb oraz od broni pokładowej z samolotów. Zginęło 4 członków załogi, a 46 odniosło rany.

8.06.1944 r. w czasie inwazji wojsk sprzymierzonych na Francję doszło do klasycznej walki pomiędzy ośmioma niszczycielami alianckimi, wśród których była również BŁYSKAWICA, a czterema niszczycielami hitlerowskimi typu Narvik. Doszło do ataków torpedowych i silnej wymiany ognia artyleryjskiego. Wtedy to BŁYSKAWICA przyczyniła się do zatopienia niszczyciela Z-32. Drugi wpadł uszkodzony na przybrzeżne skały i tam został roztrzaskany przez fale. Pozostałe dwa, po otrzymaniu licznych trafień salwowały się ucieczka. Z alianckich okrętów jedynie angielski ni-



Stawianie zasłony dymnej przez ORP BŁYSKAWICA

(Fot. W. Sławny)

szczyciel *Tartar* odniósł większe uszkodzenia, ale o własnych siłach wrócił do bazy w Plymouth.

15.07.1944 r. BŁYSKAWICA razem z dwoma niszczycielami angielskimi rozgromiła konwój niemiecki koło Ile de Croix, niedaleko Lorient, topiąc dwa statki i jeden eskortowiec niemiecki.

27.11.1945 r. w czasie tzw. Operation Deadlight, akcji mającej na celu zatopienie części wziętych do niewoli hitlerowskich okrętów podwodnych, BŁYSKAWICY jako okrętowi, który pierwszy wziął udział w walce z niemieckimi U-Bootami w II wojnie światowej, przypadło w udziale oddanie pierwszych strzałów do przeznaczonych na zagładę okrętów. Był to moment wielkiej satysfakcji dla niestrudzonej załogi. Podziurawione pociskam'' jak sita hitlerowskie U-Booty szybko zatonęły.

MODERNIZACJE

Warunki hydrometeorologiczne na Morzu Północnym i Oceanie Atlantyckim, odmienne niż na Bałtyku, spowodowały konieczność dokonania pewnych przeróbek okrętu. Chodziło głównie o poprawienie

stateczności, gdyż przechyły na dużej oceanicznej fali dochodziły do 35°. Trzeba było także zmienić część uzbrojenia na znormalizowane uzbrojenie angielskie. Pierwszą taką modernizację przeszła BŁYSKAWICA już w październiku 1939 r. w porcie Plymouth. Modernizacja obejmowała ścięcie ciężkiego kołpaka komina oraz zdjęcie pomostu górnego z reflektorem i nadbudówki rufowej tylnego pomostu nawigacyjnego, co znacznie poprawiło stateczność okrętu. Dla zwiększenia tych efektów dokonano szeregu drobniejszych zmian oraz usunięto część wyposażenia pokładowego, zmieniając nieco wygląd jednostki.

Drugą gruntowniejszą modernizację, dotyczącą głównie uzbrojenia, przeszła BŁYSKAWICA w 1941 r. Artylerię główną —7 dział kalibru 120 mm— wymieniono na 8 dział uniwersalnych kalibru 102 mm (4 podwójne sprzężone).

Pociski nowych dział ważyły 15 kg. Można było nimi strzelać do celów nawodnych i naziemnych do 19 500 m, a do celów powietrznych na wysokość do 13 600 m. Szybkostrzelność nowych dział wynosiła 46 strzałów/min. Były to więc działa szybkostrzelne, półautomatyczne, z zamkami klinowymi o ruchu pionowym, odpalane elektrycznie i mechanicznie. Naboje były zespolone, pociski wybuchowe uzbrojone były w zapalniki zegarowe. Całość urządzenia do kierowania ogniem na ORP BŁYSKAWICA składała się w tym czasie z następujących przyrządów:

— przyrząd celowniczy (dalmierz — dalocelownik),
— konżugator przeciwlotniczy,
— konżugator morski,
— żyro korepetytor przechyłów,
— automat zaporowy.

Później doszedł jeszcze radar artyleryjski. Poza tym usunięto ciężkie przeciwlotnicze karabiny maszynowe kalibru 13,2 mm, zamieniając je na 4 działka plot kalibru 40 mm typu Bofors (2 podwójne) i 4 działka plot kalibru 20 mm (4 pojedyncze).

Charakterystyka techniczna nowych działek.

— działka 40 mm typ Bofors wzór 36 o długości lufy 60 kalibrów, tj. 2400 mm; ciężar pocisku 0,955 kg; ciężar całkowity naboju 2,0 kg,- prędkość wylotowa 900 m/s; szybkostrzelność do 200 strzałów/min; ostrzał w płaszczyźnie pionowej w granicach od —10 do +90°; ostrzał w płaszczyźnie poziomej 360°; donośność pionowa 4700 m; donośność pozioma do 8500 m;

— działka 20 mm, również typu Bofors; szybkostrzelność do 250 strzałów/min; szybkość wylotowa pocisku do 1000 m/s; donośność pionowa tylko do 1200 m.

Na temat innych danych są sprzeczne informacje i dlatego musimy je pominąć.

Zmieniono również uzbrojenie torpedowe. W miejsce 2 potrójnych wyrzutni torped ustawiono 1 czterorurową wyrzutnię kalibru 533 mm. Zamontowano 4 nowe miotacze pocisków głębinowych do zwalczania okrętów podwodnych na różnych głębokościach oraz zmodernizowano częściowo istniejące 2 wyrzutnie bomb głębinowych. Wyposażono też okręt w najnowsze urządzenie tamtych lat, radar, umożliwiający wykrywanie i prowadzenie ognia do niewidocznych celów powietrznych i nawodnych za pomocą fal elektromagnetycznych.

Po tej modernizacji BŁYSKAWICA stała się jeszcze nowocześniejszym okrętem przystosowanym głównie do zwalczania celów powietrznych i podwodnych, stanowiących w owym czasie największe niebezpieczeństwo zarówno dla okrętów wojennych, jak i dla statków handlowych.

Ze wszystkich okrętów Polskiej Marynarki Wojennej biorących udział w II wojnie światowej BŁYSKAWICA „nawinęła na śruby" najwięcej mil morskich. Jak wykazał dziennik okrętowy, łącznie przebyła 146000 Mm. Dla porównania dodajmy, że wystarczyłoby to do sześciokrotnego opłynięcia kuli ziemskiej. Eskortowała w tym czasie 83 konwoje i przeprowadziła 108 patroli. W czasie swej pełnej chwały służby uczestniczyła w zatopieniu 2 okrętów nawodnych i uszkodzeniu 6 innych, 2 statków handlowych oraz uszkodziła na pewno 3 niemieckie okręty podwodne (inne źródła podają, że zatopiła na pewno 2 niemieckie U-Booty, ale nie zostało to oficjalnie potwierdzone po zakończeniu wojny). Poza tym zestrzeliła 4 samoloty na pewno i 4 prawdopodobnie. Jest to piękne świadectwo udziału w walce z hitlerowskim najeźdźcą.

PO WOJNIE

Długo trwały rokowania w sprawie zwrotu przez W. Brytanię polskich jednostek wojennych. Wiosną 1947 r. przybyła do Londynu Misja Polskiej Marynarki Wojennej, by definitywnie załatwić sprawę powrotu polskich okrętów do kraju. Członkowie Misji na wizji lokalnej w porcie Rosyth stwierdzili, że BŁYSKAWICA po niewielkich zabiegach może udać się o własnych siłach do Gdyni. Skompletowano załogę.

Przygotowując się do drogi, 27 czerwca 1947 r. BŁYSKAWICA pobrała z magazynów amunicję, torpedy i bomby głębinowe w ilości, z jaką zawinęła do Anglii w dniu 1 września 1939 r. Wyszła w morze w celu wypróbowania maszyn, określenia de-

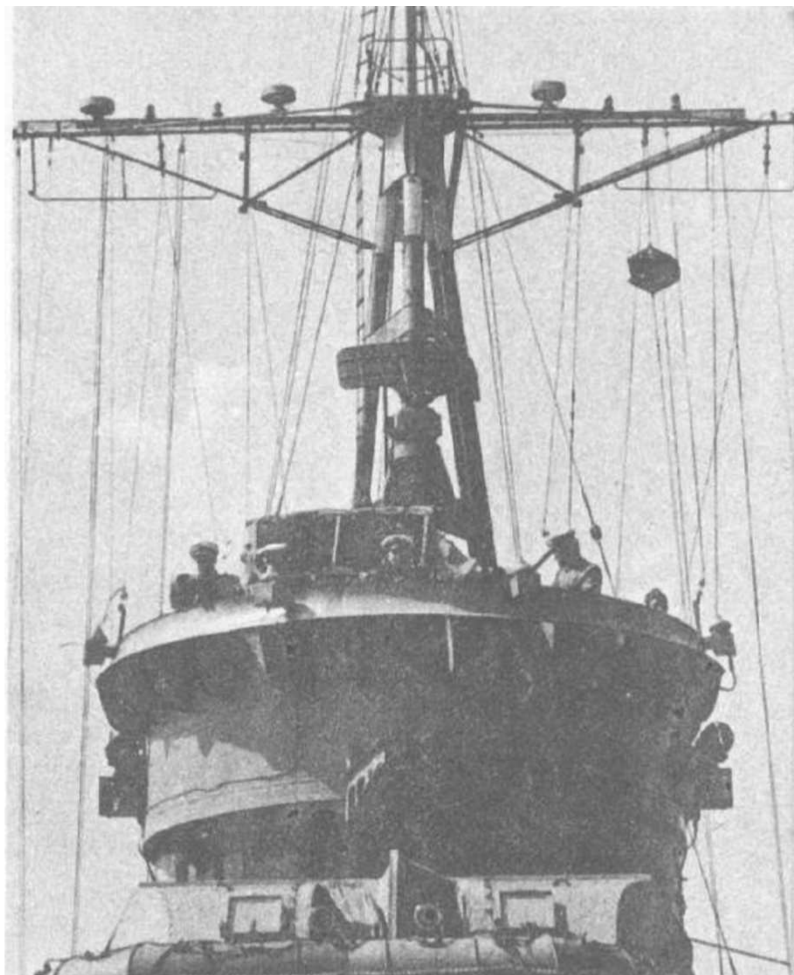
wiacji i dokonania demagnetyzacji kadłuba. 30 czerwca podpisano protokół i okręt udał się do Gdyni, którą opuścił bez mała przed ośmiu laty. Po dwóch dniach okręt wszedł na wody Bałtyku i 4 lipca 1947 r. zacumował przy nabrzeżu portu wojennego na Oksywiu, kończąc tym swój okres chwalebnej walki i tułaczki.

Po dokładnych oględzinach i dokonaniu niezbędnych poprawek oraz uzupełnieniu wyposażenia oddano okręt do eksploatacji. BŁYSKAWICA była naszym pierwszym niszczycielem, który po wojnie wszedł do służby. W początkowym okresie tej służby powstały więc pewne trudności ze skompletowaniem załogi z marynarzy młodych roczników. Szybko jednak uporano się z tym problemem i już w sierpniu okręt wyszedł w morze w celu odbycia programowych ćwiczeń. We wrześniu odbył pierwszy w służbie Marynarki Wojennej PRL dłuższy rejs z Gdyni do Świnoujścia, mając zaokrętowany pierwszy rocznik podchorążych Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.

Poczynając od wiosny 1948 r. kontynuowano ćwiczenia, przy czym w każdym dłuższym rejsie uczestniczyli jako część załogi podchorążowie OSMW. Lata wojny i służby w ciężkich warunkach hydrometeorologicznych na Atlantyku, liczne uszkodzenia w wyniku zderzeń oraz od pocisków artyleryjskich i bomb lotniczych odbiły się ujemnie na konstrukcji kadłuba, wyposażeniu okrętu, a szczególnie na mechanizmach napędowych. Trzeba było odstawić okręt do generalnego remontu. Nastąpiło to w końcu 1951 r.

Szczegółowy przegląd i generalny remont kadłuba i maszyn trwał dość długo, gdyż wychodziły na jaw coraz to nowe usterki oraz braki techniczne, wynikające z długoletniej eksploatacji. Trzeba też było wymienić uzbrojenie, przystosowując je do nowych normatywów i nowych zadań. Ostatecznie okręt wszedł ponownie do służby w 1954 r. jako jednostka prawie, zupełnie nowa, nie ustępująca walorami taktyczno-technicznymi swemu pierwowzorowi z 1939 r. Szkolą się na niej nowe zastępy specjalistów marynarzy, podoficerów i oficerów strzegących naszej 500-kilometrowej granicy morskiej.

Codzienną służbę przerywają niekiedy wizyty składane przez BŁYSKAWICĘ w naszych portach, zwłaszcza w porcie szczecińskim, gdzie okręt ten jest szczególnie serdecznie przyjmowany. BŁYSKAWICA bierze udział w paradach morskich z okazji Święta Morza, składa również wizyty kurtuazyjne w portach innych państw. Z pierwszą po wojnie wizytą w portach zagra-



Na straży naszej morskiej granicy czuwają dzień i noc okręty Marynarki Wojennej PRL. Jednym z nich jest zasłużony, okryty chwałą niszczyciel BŁYSKAWICA

(Fot. W. Sławny)

nicznvch BŁYSKAWICA razem z BURZĄ poszła we wrześniu 1955 r. do znanego sobie dobrze z lat wojny angielskiego portu Portsmouth. W następnych latach wizyty te były znacznie częstsze:

23-25.07.1956 r.	Bałtyjsk	ZSRR
05-14.09.1956 r.	Portsmouth	W. Brytania
01-08.07.1957 r.	Sztokholm	Szwecja
23-29.09.1961 r.	Helsinki	Finlandia
30.06-09.09.1962 r.	Londyn	W. Brytania
06-09.09.1962 r.	Sztokholm	Szwecja
16-20.09.1963 r.	Kopenhaga	Dania
06-10.08.1964 r.	Chatham	W. Brytania
21-24.08.1964 r.	Göteborg	Szwecja
05.11.1964 r.	Leningrad	ZSRR
03-06.05.1965 r.	Narwik	Norwegia
20-25.05.1966 r.	Kopenhaga	Dania

W każdym z tych portów nasi marynarze godnie reprezentowali banderę Polskiej Marynarki Wojennej, zdyscyplinowani, sprawnie wykonujący swe obowiązki, wzorowo przygotowani do pełnienia zadań bojowych.

BIBLIOGRAFIA

Bartosik J.: Wierny okręt. Warszawa 1947 r,



Gorlach K.: Artyleria ORP BŁYSKAWICA. Przegląd morski 4/1947.



Ginsbert J.: Okręt Rzeczypospolitej Polskiej BŁYSKAWICA. Przegląd Morski 11/1936.



Komuda L.: Uzbrojenie i osprzęt okrętów PR do 1939 r. Modelarz 2,6, 8, 9/1964, 3, 9, 11, 12/1965.



Kosianowski W.: Polska Marynarka Wojenna od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej. Album. Rzym 1947.



Kowalski J.: BŁYSKAWICA. Opowieść marynarska według relacji bosmanmata Z. Dutkiewicza. Poznań 1949.



Lipiński J.: Druga wojna światowa na morzu. Gdynia 1967.



Mieszkowski J.: ORP BŁYSKAWICA. Przegląd Morski 3/1947.



Pertek J.: Niszczyciele GROM i BŁYSKAWICA. Gdynia 1959.



Pertek J.: Wielkie dni małej floty. Poznań 1958.



Pertek J, Supiński W.: Wojna morska 1939—1945. Poznań 1959.



Steyer W.: Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919— 1939. Odbiór okrętów. Cześć II. Wojskowy Przegląd Historyczny 4/1957.



Supiński W.: Rozwój morskiej artylerii przeciwlotniczej. Przegląd morski 4/1947.



Supiński W. Błaszczyk L.: Okręty wojenne 1900—1966. Warszawa 1967.

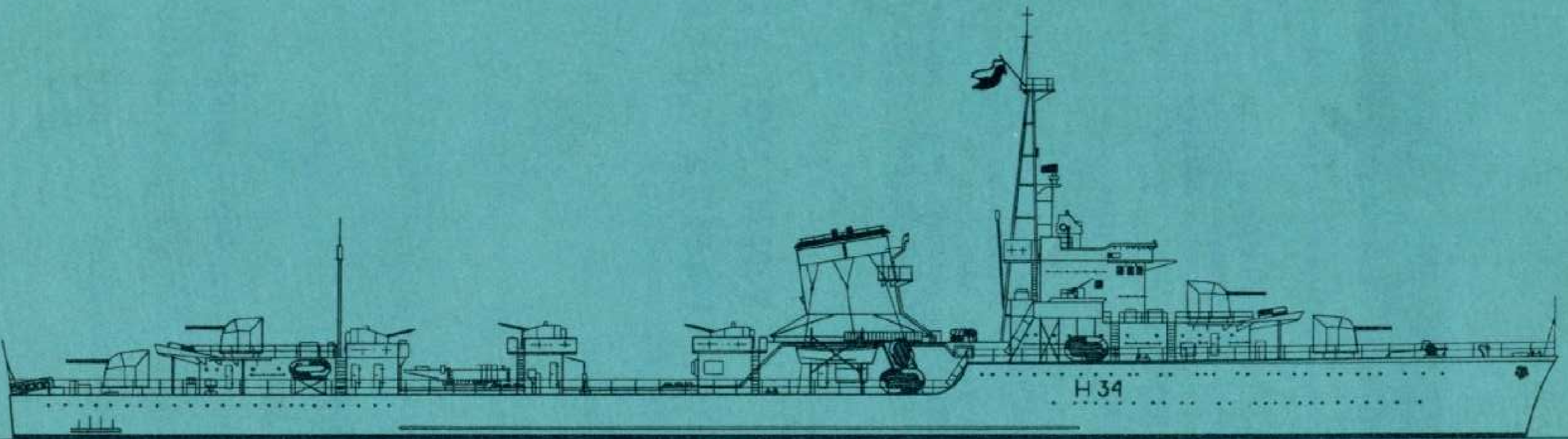


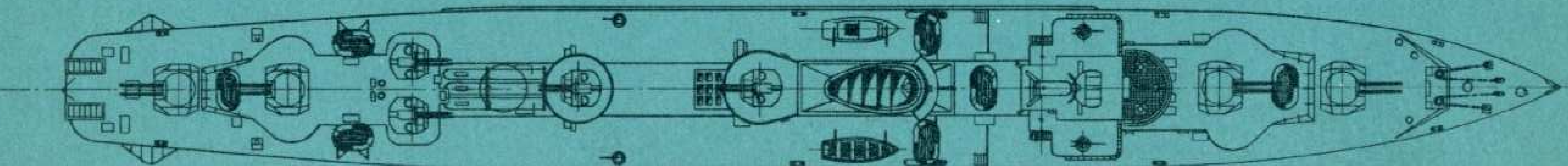
Witkowski R.: Starania o powrót do kraju ORP BŁYSKAWICA w działalności Misji Marynarki Wojennej w Londynie Przegląd Morski 9/1962,

Cztery tysiące sześćset osiemdziesiąta trzecia publikacja Wydawnictwa MON
Printed In Poland

Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej
Warszawa 1970 r. Wydanie I

Cena zł 7.–





Niszczyciel **BŁYSKAWICA** po gruntownej przebudowie i modernizacji uzbrojenia według stanu z 1941 r.